

5.5 Sammendrag

Der ses et tydeligt mønster, når de 3 forskellige undersøgelser sammenlignes.

Den sydlige del af HH er eksponeret for et højt støj niveau. Dette er både baseret på udtalelser fra beboerne selv, fra målingerne lavet på punkt 1 og 2, der viste målinger på L_{den} 64,3 dB og 65,8 dB og fra simuleringen.

På den anden side viste undersøgelsen også at den nordlige del af HH ikke er plaget af støj generne.

Dette er også støttet af både spørgeskemaer, målinger og simuleringer.

De ovennævnte punkter støtter forslaget om at koncentrere forbedringerne omkring den sydlige del af området.

Fordi O3 er en infrastrukturel hovedfærdselsåre, er det ikke muligt at nedsætte mængden eller hastigheden af trafikken. Tre helt konkrete muligheder for løsninger på støj problemerne er

- 1) Forbedring af den akustiske isolering hos de berørte beboere
- 2) Lyddæmpende asfalt på den berørte veje, og/ eller
- 3) Lave en støj barriere mellem kilden (O3) og modtageren (beboerne).

I dette tilfælde er bygningerne allerede vel isolerede og den udendørs støjforurening er meget mere generene end den indendørs støjforurening (der er ingen kommentarer i spørgeskemaet der antyder at der er støj problem indendørs).

Dette støtter de andre to, som mulige løsnings modeller. For at undersøge effekten af en støj barriere blev der lavet en ny simulering med en støjbarriere mod O3 magen til den mod E47. I figur 10 på s. 26 ses det at støjbarrieren mere eller mindre standser lyden og fastslår en L_{den} på kun 50,5 dB i haven ved punkt 1 og 50,4 dB i haven ved punkt 2. Dette er en reduktion af mere end 10 dB ved de to modtager punkter. Resultatet ved punkt 3 er som ventet uændret.

En støj barriere ville være en god løsning, men det må tages med i overvejelserne at en sådan vil nedsætte mængden af sol lys i haver og huse, især fordi den vil være placeret syd for haverne. Det vil endvidere formentligt ikke være det æstetiske ønske fra kommunen at dække træerne med aluminium. Længere nede af O3 i retning mod Herlev bymidte er opsat støjværn udført i coatet glas, dette design kunne være interessant i dette tilfælde.

6 Konklusion

Igennem undersøgelsen er der blevet uddelt spørgeskemaer, der er blevet lavet målinger og der er blevet udført simuleringer af trafik støjen. Disse har afsløret store bekymringer omkring støjniveauet i beboelseskvarteret Herlev Huse.

Ud fra den støj kort der er udviklet af Miljø ministeriet blev det konkluderet at 1/3 af bebyggelsen er støj(over)belastet med $L_{den} > 58$ dB. Det støj belastede område strækker sig over vejene Hellekisten, Dyssestien, Barkæret, Ardfuren, Runddyssen (ulige numre, ca. 5-29) and Langdyssen (nummer 1-54 ca.) markeret med lilla linje i figur 11 s. 29.

Støj kortet indrammer beboelse direkte lokaliseret mod O3 som tungt støj belastet med $L_{den} > 68$ dB, dette inkluderer lige numre på Langdyssen (ca. 2 - 34) og er markeret med en mørk lilla linje på figur 11.

Undersøgelsen viste tendensen til at adressere støj problemet også mest kom fra beboere nær O3, det skal dog tages i mente at 2/3 af de besvarede skemaer kom fra de støj belastede områder.

45 % af beboerne (der besvarede undersøgelsen) er "generede" eller "meget generede" af larm.

15 % af beboerne adresserer støjen til at komme fra O3.

Adskillige kommentarer nævner ambulance sirener, som et stort problem.

Målinger blev udført på alle 3 punkter og en L_{den} værdi blev udregnet for hvert punkt. Støj niveauet for de 2 punkter der lå tæt på O3 kom op på en L_{den} værdi over 58 dB og var derfor, på tidspunktet for målingen, støj belastende.

Selvom målingerne alene ikke kan konkludere et støj problem, kan de bruges til at støtte op om resultaterne fra simuleringen.

I en sammenligning med støj kortet, passer den målte L_{den} værdi fint overens de kortlagte ved de samme punkter.

Simuleringen afslørede nogle af de samme problematikker, som vist i støj kortet.

Støjen er til stor bekymring for beboere tæt på O3.

I kontrast til støj kortet, inkluderede simuleringen kun O3 og E47 som støj kilder og selv da har O3 indflydelse på beboelse tæt på.

En anden simulering af den samme situation, men tilført en støj barriere på den nordlige side af O3 afslører at støj niveauet i modtager punkt 1 og 2 faldt fra 62,1 og 61,0 til 50,5 og 50,4, dvs. under grænsen på 58 dB.

Selvom rammerne for denne rapport ikke inkluderer tilblivelse af politiske beslutninger og støtte til disse, vil den stadig konkludere at der er basis for videre professionelle undersøgelser af støj belastningen i området.

Konklusionen retter også opmærksomheden imod det faktum at løsningen ved en støjbarriere langs med den nordlige side af O3 har vist det muligt at reducere støj niveauet i bebyggelsen Herlev Huse.

Sidst med ikke mindst skal det understreges at videre professionelle undersøgelser og politiske beslutninger må inkludere den unikke faktor af det ekstra antal af passerende ambulancer med udrykning.

Disse laver meget støj, både overdøvende den normale trafik og ved at lave endda endnu mere generende ujævne støj mønstre.

At udelade disse fra beregninger og beslutninger (som eksempelvis i støj kortlægningen) er ikke acceptabelt.